

# PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2003-118333

(43)Date of publication of application : 23.04.2003

(51)Int.Cl.

B60C 23/02  
G01L 17/00

(21)Application number : 2001-320157

(71)Applicant : TOKAI RIKA CO LTD

(22)Date of filing : 18.10.2001

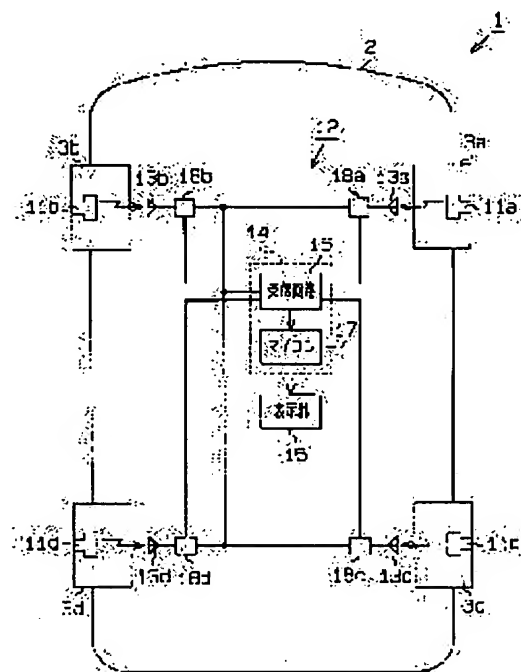
(72)Inventor : YASUDA MASAKI  
MIZUNO HIROMITSU

(54) TIRE PNEUMATIC PRESSURE MONITORING DEVICE FOR VEHICLE AND MONITOR DEVICE IN THE SAME

(57)Abstract:

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To provide a tire pneumatic pressure monitoring device for a vehicle capable of easily and securely detecting an abnormal condition and an abnormal section of a tire for the vehicle.

**SOLUTION:** A microcomputer 17 switches a possibility and an impossibility for receiving a radio signal of reception antennas 13a to 13d when the reception antennas 13a to 13d receive the radio signal to monitor reception intensity of each reception antenna 13a to 13d. The microcomputer 17 specifies sensor devices 11a to 11d transmitting radio signals based on the reception intensity. Moreover, it judges an abnormality of tires 3a to 3d corresponding to the specified sensor devices 11a to 11d based on tire information included in the received radio signal. As a result, the microcomputer 17 displays that the tire information in the radio signal indicates an abnormal condition in a display device 15 if the tire information indicates the abnormal condition and displays in which tire of 3a to 3d an abnormality occurs.



## LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

22.06.2004

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号  
特開2003-118333  
(P2003-118333A)

(43) 公開日 平成15年4月23日 (2003. 4. 23)

(51) Int. Cl.<sup>7</sup>

識別記号

F I

データベース\*(参考)

B 6 0 C 23/02

B 6 0 C 23/02

B 2 F 0 5 5

G 0 1 L 17/00

G 0 1 L 17/00

C

C

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 8 頁)

(21) 出願番号 特願2001-320157(P2001-320157)

(22) 出願日 平成13年10月18日 (2001. 10. 18)

(71) 出願人 000003551

株式会社東海理化電機製作所

愛知県丹羽郡大口町豊田三丁目260番地

(72) 発明者 安田 真己

愛知県丹羽郡大口町豊田三丁目260番地

株式会社東海理化電機製作所内

(72) 発明者 水野 博光

愛知県丹羽郡大口町豊田三丁目260番地

株式会社東海理化電機製作所内

(74) 代理人 100068755

弁理士 恩田 博宜 (外 1 名)

Fターム(参考) 2F055 AA12 BB19 CC60 DD20 EE40

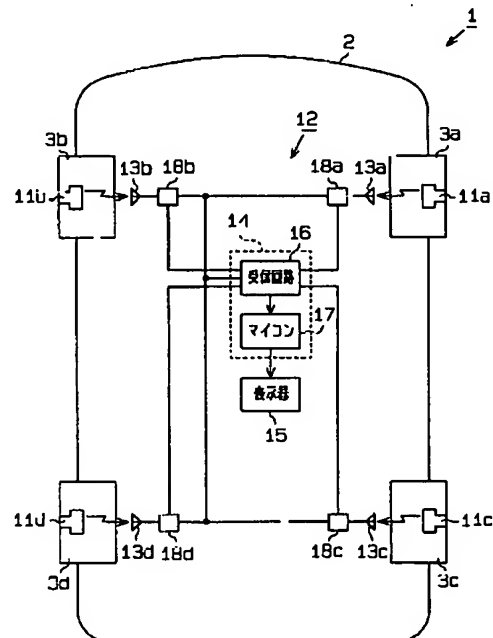
FF49 GG49

(54) 【発明の名称】 車両用タイヤ空気圧監視装置、及び車両用タイヤ空気圧監視装置におけるモニタ装置

(57) 【要約】

【課題】 車両用タイヤの異常状態及び異常箇所を容易且つ確実に検出することができる車両用タイヤ空気圧監視装置を提供することにある。

【解決手段】 マイコン17は、受信アンテナ13a~13dが無線信号を受信すると、受信アンテナ13a~13dの受信可否を切り換えて、各受信アンテナ13a~13dの受信強度をモニタする。そして、マイコン17は、それらの受信強度に基づいて無線信号を送信しているセンサ装置11a~11dを特定する。また、受信した無線信号に含まれるタイヤ情報に基づき、特定したセンサ装置11a~11dと対応するタイヤ3a~3dの異常判定を行う。その結果、マイコン17は、該無線信号のタイヤ情報が異常状態を示すものである場合、表示器15にその旨を表示させるとともに、どのタイヤ3a~3dに異常が生じているかを表示させる。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 車両の複数のタイヤにそれぞれ個別に設けられた複数のセンサ装置と、それらセンサ装置から送信される無線信号を受信し、その無線信号に基づいて各センサ装置と対応するタイヤの少なくとも空気圧を監視するモニタ装置とを備えた車両用タイヤ空気圧監視装置において、

前記各センサ装置は、対応するタイヤの少なくとも空気圧情報を含むタイヤ情報を検出するとともに、そのタイヤ情報を無線信号として所定の間欠周期で送信し、

前記モニタ装置は、前記各センサ装置の近辺にそれぞれ設けられ、対応するセンサ装置から送信される無線信号を受信する複数の受信アンテナと、

それら受信アンテナの受信可否を切り換えて各受信アンテナの受信強度をモニタし、該受信強度に基づいて前記無線信号を送信しているセンサ装置を判定するとともに、受信した無線信号に含まれる前記タイヤ情報に基づいて該センサ装置と対応するタイヤの異常判定を行う判定手段と、

少なくともタイヤの異常状態を搭乗者に報知する報知手段とを備えることを特徴とする車両用タイヤ空気圧監視装置。

【請求項2】 前記判定手段は、前記各受信アンテナの全てを受信可能な状態にして前記無線信号の待ち受けを行い、該無線信号の受信時には、所定時間毎に前記各受信アンテナのうちの1つのみを受信可能な状態となるように順次切り換えて該無線信号を受信している受信アンテナを特定し、その受信アンテナと対応するセンサ装置が該無線信号を送信しているものと判定することを特徴とする請求項1に記載の車両用タイヤ空気圧監視装置。

【請求項3】 車両の複数のタイヤにそれぞれ個別に設けられた複数のセンサ装置から送信される無線信号を受信し、その無線信号に含まれる少なくともタイヤの空気圧情報を有するタイヤ情報に基づいて、少なくともタイヤの空気圧を監視する車両用タイヤ空気圧監視装置におけるモニタ装置であって、

前記各センサ装置の近辺にそれぞれ設けられ、対応するセンサ装置から送信される無線信号を受信する複数の受信アンテナと、

それら受信アンテナの受信可否を切り換えて各受信アンテナの受信強度をモニタし、該受信強度に基づいて前記無線信号を送信しているセンサ装置を判定するとともに、受信した無線信号に含まれる前記タイヤ情報に基づいて該センサ装置と対応するタイヤの異常判定を行う判定手段と、

少なくともタイヤの異常状態を搭乗者に報知する報知手段とを備えることを特徴とする車両用タイヤ空気圧監視装置におけるモニタ装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、車両用タイヤの少なくとも空気圧を監視する車両用タイヤ空気圧監視装置及びそのモニタ装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】従来、例えば図5に示すように、車両用タイヤ空気圧監視装置51は、車両52の各タイヤ53a～53dのタイヤバルブにそれぞれ設けられたセンサ装置54a～54dを備えている。

【0003】センサ装置54a～54dは、それぞれ対応するタイヤ53a～53dの空気圧や温度等のタイヤ情報を検出し、そのタイヤ情報を無線信号に変換して外部に送信するようになっている。車両52内において各タイヤ53a～53dの近辺には、それぞれ受信アンテナ55a～55dが配設されている。このため、センサ装置54a～54dから送信された無線信号は、対応する受信アンテナ55a～55dによって受信される。

【0004】また、車両53内には受信回路56及びマイクロコンピュータ（マイコン）57からなる受信装置58が配設され、受信アンテナ55a～55dによって受信された無線信号は受信回路56に入力される。そして、該無線信号は受信回路56にてパルス信号に復調され、マイコン57に入力される。マイコン57は、そのパルス信号に基づき、タイヤ情報を読み込む。そして、マイコン57は、そのタイヤ情報からタイヤ53a～53dの空気圧や温度等に異常が生じていると判断したときに、インストルメントパネル等に設けられた表示器59を作動させ、搭乗者にその旨を報知する。

【0005】このため、搭乗者はタイヤ53a～53dに異常が生じていることを迅速且つ確実に認識することができる。よって、タイヤ53a～53dの異常磨耗を防止することができるとともに、車両52の安全性を向上させることができる。

【0006】

【発明が解決しようとする課題】ところが、マイコン57は、各アンテナ55a～55dのうちのいずれによって無線信号を受信したかまでは判別できないため、タイヤ53a～53dのうちのどのタイヤに異常が生じているのかまでは判断することができない。

【0007】そこで、こうした不都合を解消するために、従来、各センサ装置54a～54dに個別のIDコードを設定して無線信号にそのIDコードを含めるとともに、マイコン57にそれらIDコードをタイヤ位置情報として登録することが提案されている（特開2000-142044号公報に近似技術開示）。具体的には、フロント右位置に装着されたタイヤ53aのIDコードを「フロント右」位置情報としてマイコン57に登録する。このようにすれば、マイコン57は、センサ装置54a～54dからの無線信号の受信時に、その無線信号に含まれるIDコードに基づいてタイヤ53a～53dの位置を認識可能となる。

【0008】しかしながら、タイヤ53a～53dの交換を行う場合や、タイヤ53a～53dのローテーションを行う場合には、各タイヤ53a～53dのIDコードに基づくタイヤ位置情報をマイコン57に登録し直す必要がある。つまり、例えばフロント右位置に装着されたタイヤ53aをリヤ右位置に変更する場合、同タイヤ53aのIDコードを「フロント右」位置情報から「リヤ右」位置情報としてマイコン57に登録し直す必要がある。このため、各タイヤ53a～53dの交換作業が煩雑であるとともに、こうした登録作業を怠った場合には、異常箇所の誤表示が生じてしまうおそれがある。

【0009】本発明はこうした実情に鑑みてなされたものであり、その目的は、車両用タイヤの異常状態及び異常箇所を容易且つ確実に検出することができる車両用タイヤ空気圧監視装置、及び車両用タイヤ空気圧監視装置におけるモニタ装置を提供することにある。

【0010】

【課題を解決するための手段】上記の課題を解決するために、請求項1に記載の発明では、車両の複数のタイヤにそれぞれ個別に設けられた複数のセンサ装置と、それらセンサ装置から送信される無線信号を受信し、その無線信号に基づいて各センサ装置と対応するタイヤの少なくとも空気圧を監視するモニタ装置とを備えた車両用タイヤ空気圧監視装置において、前記各センサ装置は、対応するタイヤの少なくとも空気圧情報を含むタイヤ情報を検出するとともに、そのタイヤ情報を無線信号として所定の間欠周期で送信し、前記モニタ装置は、前記各センサ装置の近辺にそれぞれ設けられ、対応するセンサ装置から送信される無線信号を受信する複数の受信アンテナと、それら受信アンテナの受信可否を切り換えて各受信アンテナの受信強度をモニタし、該受信強度に基づいて前記無線信号を送信しているセンサ装置を判定するとともに、受信した無線信号に含まれる前記タイヤ情報に基づいて該センサ装置と対応するタイヤの異常判定を行う判定手段と、少なくともタイヤの異常状態を搭乗者に報知する報知手段とを備えることを要旨とする。

【0011】請求項2に記載の発明では、請求項1に記載の車両用タイヤ空気圧監視装置において、前記判定手段は、前記各受信アンテナの全てを受信可能な状態にして前記無線信号の待ち受けを行い、該無線信号の受信時には、所定時間毎に前記各受信アンテナのうちの1つのみを受信可能な状態となるように順次切り換えて該無線信号を受信している受信アンテナを特定し、その受信アンテナと対応するセンサ装置が該無線信号を送信しているものと判定することを要旨とする。

【0012】請求項3に記載の発明では、車両の複数のタイヤにそれぞれ個別に設けられた複数のセンサ装置から送信される無線信号を受信し、その無線信号に含まれる少なくともタイヤの空気圧情報を有するタイヤ情報に基づいて、少なくともタイヤの空気圧を監視する車両用

タイヤ空気圧監視装置におけるモニタ装置であって、前記各センサ装置の近辺にそれぞれ設けられ、対応するセンサ装置から送信される無線信号を受信する複数の受信アンテナと、それら受信アンテナの受信可否を切り換えて各受信アンテナの受信強度をモニタし、該受信強度に基づいて前記無線信号を送信しているセンサ装置を判定するとともに、受信した無線信号に含まれる前記タイヤ情報に基づいて該センサ装置と対応するタイヤの異常判定を行う判定手段と、少なくともタイヤの異常状態を搭乗者に報知する報知手段とを備えることを要旨とする。

【0013】以下、本発明の「作用」について説明する。請求項1～3に記載の発明によると、モニタ装置は、受信アンテナの受信可否を切り換えて各受信アンテナの受信強度をモニタし、該受信強度に基づいて前記無線信号を送信しているセンサ装置を判定する判定手段を備えている。このため、モニタ装置は、最も高い受信強度の受信アンテナを特定することにより、その受信アンテナと対応するセンサ装置から無線信号が送信されていると特定することができる。よって、該無線信号のタイヤ情報が異常状態を示すものであれば、モニタ装置は、そのセンサ装置が設けられたタイヤに異常が生じているものと判断することができる。それゆえ、タイヤの異常状態及び異常箇所を容易且つ確実に検出することができる。

【0014】請求項2に記載の発明によると、判定手段は各受信アンテナの全てを受信可能な状態にして無線信号の待ち受けを行う。このため、センサ装置から無線信号が送信されたときには、該判定手段によって即座にタイヤの異常判定が開始される。それゆえ、タイヤに異常が生じた際には、その旨が即座に搭乗者に報知される。

【0015】

【発明の実施の形態】以下、本発明を具体化した一実施形態を図1～図4に基づき詳細に説明する。図1に示すように、タイヤ空気圧監視装置1は、車両2の各タイヤ3a～3dのタイヤバルブとそれぞれ一体形成された各センサ装置11a～11dと、車両2内に配設されたモニタ装置12とを備えている。

【0016】センサ装置11a～11dは、それぞれ対応するタイヤ3a～3dの空気圧や温度等のタイヤ情報を検出し、そのタイヤ情報を無線信号に変換して外部に送信するようになっている。また、図3に示すように、これらセンサ装置11a～11dは、所定の間欠周期T1で無線信号を送信するようになっている。なお、本実施形態において間欠周期T1は、約10分に設定されている。詳しくは、間欠周期T1は10分前後のランダムな時間に設定され、各センサ装置11a～11dの無線信号の送信タイミングが同期しにくくなるようになっている。そして、無線信号の送信時間T2は、約300msに設定されている。また、図4に示すように、本実施形態においてセンサ装置11a～11dは、2種類のデ

ータ送信パターンで無線信号を送信するようになっている。詳しくは、センサ装置11a~11dは、検出したタイヤ3a~3dの空気圧や温度等が正常値である場合には送信パターンAで無線信号を送信し、空気圧や温度等が異常値である場合には送信パターンBで無線信号を送信する。なお、送信パターンA、Bは、それぞれセンサ装置11a~11dのIDコードを含む3種のデータフレームD $\alpha$ 、D $\beta$ 、D $\gamma$ の組み合わせによって構成されている。ちなみに、データフレームD $\alpha$ 、D $\gamma$ はIDコード及び簡略化したタイヤ情報によって構成され、データフレームD $\beta$ はIDコード及び詳細なタイヤ情報によって構成されている。

【0017】図2にも併せ示すように、モニタ装置12は、複数（ここでは4つ）の受信アンテナ13a~13d、受信装置14及び報知手段としての表示器15を備えている。

【0018】各受信アンテナ13a~13dは、車両2内における各タイヤ3a~3dの近辺に配設されている。すなわち、各受信アンテナ13a~13dは、各センサ装置11a~11dとそれぞれ対応して設けられている。このため、センサ装置11a~11dから送信された無線信号は、対応する受信アンテナ13a~13dによって受信される。

【0019】受信装置14は、受信回路16及び判定手段としてのマイクロコンピュータ（マイコン）17を備えている。そして、各受信アンテナ13a~13dは、受信回路16に接続されている。受信回路16は、受信アンテナ13a~13dによって受信された無線信号をパルス信号に復調してマイコン17に対して出力する。また、受信回路16にはRSSI（Received Signal Strength Indicator：受信信号強度表示）回路が内蔵され、同受信回路16は、各受信アンテナ13a~13dによる無線信号の受信信号強度表示信号（RSSI信号）をマイコン17に対して出力する。

【0020】マイコン17は、具体的には図示しないCPU、ROM、RAMからなるCPUユニットによって構成されている。また、マイコン17には、タイヤ3a~3dの空気圧や温度等の基準データが予め記録されている。この基準データは、タイヤ3a~3dの空気圧や温度等の正常値を示す値であり、所定の範囲をもって設定されている。

【0021】表示器15は、車両2の室内（例えばインストルメントパネル等）に配設されており、前記タイヤ3a~3dに異常が生じた際に、その旨を表示するインジケータである。この表示器15は、マイコン17に接続され、同マイコン17からの作動信号に基づいて表示を行うようになっている。

【0022】また、各受信アンテナ13a~13dと受信回路16との通電経路には、それぞれ検波部18a~18dが設けられている。これら検波部18a~18d

は、それぞれマイコン17に接続されており、マイコン17からの作動信号に基づいて対応する受信アンテナ13a~13dの受信可否を制御するようになっている。詳しくは、図2に示すように、検波部18a~18dは、検波用ダイオードD1~D4及び抵抗R1~R4によって構成されている。より詳しくは、第1検波部18aは、検波用ダイオードD1及び抵抗R1によって構成され、ダイオードD1のアノード及び抵抗R1の一端が第1受信アンテナ13aに接続されている。そして、ダイオードD1のカソードが受信回路16に接続され、抵抗R1の他端がマイコン17に接続されている。また、ダイオードD1と受信回路16との通電経路には抵抗Rの一端が接続され、同抵抗Rの他端は接地されている。第2検波部18bは検波用ダイオードD2及び抵抗R2、第3検波部18cは検波用ダイオードD3及び抵抗R3、第4検波部18dは検波用ダイオードD4及び抵抗R4によってそれぞれ構成されている。これら検波部18b~18dは第1検波部18aと同様に構成され、各検波用ダイオードD2~D4のアノードが対応する受信アンテナ13b~13dに接続され、カソードがそれぞれマイコン17に接続されている。また、各抵抗R2~R4の一端が対応するダイオードD2~D4のアノードに接続され、他端がそれぞれ個別にマイコン17に接続されている。

【0023】よって、マイコン17から各検波部18a~18dに対してHレベルの作動信号が出力されると、各検波用ダイオードD1~D4のアノードに電圧が加わる。各検波用ダイオードD1~D4は、アノードに電圧が加わったときに内部インピーダンスが低くなり、アノードに電圧が加わっていないときには内部インピーダンスが高くなるようになっている。このため、受信アンテナ13a~13dは、マイコン17から検波部18a~18dに対してHレベルの作動信号が出力されているときに受信感度が高くなり、前記無線信号を好適に受信可能となる。これに対し、受信アンテナ13a~13dは、マイコン17から検波部18a~18dに対してLレベルの作動信号が出力されているときに受信感度が低くなり、前記無線信号を受信しにくくなる。

【0024】続いて、マイコン17によって行われるタイヤ3a~3dの異常判定処理について説明する。まず、マイコン17は、無線信号の受信判定処理を行う。この処理においてマイコン17は、図4にポイントP1で示すように、各検波部18a~18dの全てに対してHレベルの作動信号を出力する。すなわち、マイコン17は、各受信アンテナ13a~13dの全てを受信可能にして無線信号の待ち受け状態となる。この待ち受け状態において受信アンテナ13a~13dが無線信号を受信すると、受信回路16から高い値のRSSI信号がマイコン17に入力される。そして、その高い値のRSSI信号がマイコン17に入力された場合、ポイントP

1. P2で示すように、マイコン17は、所定時間 $t_1$ が経過するまで各受信アンテナ13a~13dの全てを受信可能な状態に維持する。そして、マイコン17は、所定時間 $t_1$ が経過したところでアンテナ特定処理を行う。すなわち、マイコン17は、RSSI信号に基づいて受信アンテナ13a~13dのいずれかによって無線信号を受信したものと判断し、続くアンテナ特定処理へと移行する。なお、本実施形態において所定時間 $t_1$ は、約30msに設定されている。

【0025】アンテナ特定処理においてマイコン17は、図4にポイントP2で示すように、まず第1受信アンテナ13aのみに対してHレベルの作動信号を出力する。すなわち、マイコン17は、他の受信アンテナ13b~13dに対してはLレベルの作動信号を出力する。そして、所定時間 $t_2$ の経過後、マイコン17は、ポイントP3で示すようにHレベルの作動信号の出力を、第1受信アンテナ13aから第2受信アンテナ13bに切り換える。次いで、マイコン17は、ポイントP4、P5で示すように、所定時間 $t_2$ が経過する毎に、Hレベルの作動信号の出力を第3受信アンテナ13c、第4受信アンテナ13dに順次切り換える。

【0026】このため、ポイントP2とポイントP3との間では第1受信アンテナ13aのみが受信可能となり、ポイントP3とポイントP4との間では第2受信アンテナ13bのみが受信可能となる。また、ポイントP4とポイントP5との間では第3受信アンテナ13cのみが受信可能となり、ポイントP5から所定時間 $t_2$ が経過した時点（ポイントP6）までは第4受信アンテナ13dのみが受信可能となる。よって、例えば第1センサ装置11aから無線信号が送信されている場合、第1受信アンテナ13aを受信可能とした際に、マイコン17に対して高い値のRSSI信号が入力される。これに対し、他の受信アンテナ13b~13dを受信可能とした場合にはRSSI信号の値は低くなる。このため、マイコン17は、RSSI信号の値をモニタすることにより、第1センサ装置11aが無線信号を送信しているものと特定することができる。なお、本実施形態において所定時間 $t_2$ は約25msに設定されている。また、このアンテナ特定処理において、マイコン17は、複数のセンサ装置11a~11dが無線信号を送信しているものと判定した場合には再び受信判定処理を行う。これに対し、マイコン17は、単一のセンサ装置11a~11dが無線信号を送信しているものと判定した場合には異常判定処理を行う。

【0027】異常判定処理においてマイコン17は、図4にポイントP6で示すように、各受信アンテナ13a~13dの全てに対してHレベルの作動信号を出力し、各受信アンテナ13a~13dを受信可能にする。同図に示すように、この異常判定処理におけるHレベルの作動信号の出力時間は所定時間 $t_3$ に設定されている。そ

して、前記受信判定処理の開始時（ポイントP1）から該所定時間 $t_3$ の終了時（ポイントP7）までの総時間 $\Sigma t$ は、前記無線信号の送信時間 $T_2$ よりも長くなるように設定されている。なお、本実施形態において所定時間 $t_3$ は約200msに設定されている。つまり、総時間 $\Sigma t$ は、約330msに設定されている。

【0028】そして、この所定時間 $t_3$ の間に送信された無線信号は受信回路16によって復調され、同信号に含まれるタイヤ情報がマイコン17に入力される。マイコン17は、このタイヤ情報に基づき、タイヤ3a~3dの空気圧等に異常が生じているか否かを判断する。詳しくは、マイコン17は、少なくとも前記無線信号に含まれるデータフレームD $\beta$ を2つ読み込む。そして、マイコン17は、そのデータフレームD $\beta$ のタイヤ情報と、自身に予め設定された基準データとを比較する。これにより、マイコン17は、データフレームD $\beta$ のタイヤ情報が基準データの範囲内にあれば無線信号を送信したセンサ装置11a~11dと対応するタイヤ3a~3dが正常であると判断する。また、マイコン17は、データフレームD $\beta$ のタイヤ情報が基準データの範囲外にある場合には、無線信号を送信したセンサ装置11a~11dと対応するタイヤ3a~3dに異常が生じていると判断する。そして、マイコン17は、タイヤ3a~3dに異常が生じていると判断した場合、表示器15に対して作動信号を出力し、該タイヤ3a~3dに異常が生じている旨を表示させるとともに、どのタイヤ3a~3dに異常が生じているかを表示させる。なお、マイコン17は、この異常判定処理を終えた後、再び受信判定処理へと移行し、上記一連の処理を繰り返す。

【0029】したがって、本実施形態によれば以下のような効果を得ることができる。

(1) マイコン17は、センサ装置11a~11dから送信された無線信号が受信アンテナ13a~13dによって受信されると、各受信アンテナ13a~13dの受信可否を切り換えて各受信アンテナ13a~13dの受信強度をモニタする。このため、マイコン17は、各受信アンテナ13a~13dの受信強度を個別にモニタすることができる。よって、マイコン17は、最も高い受信強度の受信アンテナ13a~13dを特定することにより、その受信アンテナ13a~13dと対応するセンサ装置11a~11dから無線信号が送信されていると特定することができる。また、マイコン17は、該無線信号のタイヤ情報が異常状態を示すものである場合、表示器15にその旨を表示させるとともに、どのタイヤ3a~3dに異常が生じているかを表示させる。したがって、タイヤ3a~3dの異常状態及び異常箇所を容易且つ確実に検出することができる。また、タイヤ3a~3dの異常状態及び異常箇所を搭乗者に容易且つ確実に認識させることができる。

【0030】(2) マイコン17は、各受信アンテナ1

3a~13dの全てを受信可能な状態にして無線信号の待ち受けを行う(受信判定処理)。そして、マイコン17は、センサ装置11a~11dから無線信号が送信されたときには、即座にアンテナ特定処理及び異常判定処理を開始する。このため、タイヤ3a~3dに異常が生じた際には、その旨を即座に搭乗者に報知することができる。

【0031】(3)マイコン17は、アンテナ特定処理において複数のセンサ装置11a~11dが無線信号を送信しているものと判定した場合には、再び受信判定処理を行う。すなわち、この場合、マイコン17は異常判定処理を行わないようになっている。マイコン17は、複数の無線信号を同時に受信した場合、それら無線信号に含まれる各タイヤ情報とセンサ装置11a~11dとの対応がとれない。このため、マイコン17は、こうした場合に異常判定処理を行ってタイヤ3a~3dの異常を判定したとしても、どのタイヤ3a~3dに異常が生じているかを判定することができない。よって、こうした場合での異常判定処理を省略することにより、タイヤ3a~3dの異常状態及び異常箇所が確実に認識された場合にのみその旨を搭乗者に報知させることができる。換言すれば、曖昧な異常判定結果を搭乗者に報知してしまうのを防止することができる。

【0032】(4)異常判定処理においてマイコン17は、各受信アンテナ13a~13dの全てを受信可能にする。このため、マイコン17は、異常判定処理を終えた後、各受信アンテナ13a~13dに対する作動信号の切り換えを行うことなく、そのまま受信判定処理へと移行することができる。よって、マイコン17の制御プログラムの簡略化を図ることができる。

【0033】なお、本発明の実施形態は以下のように変更してもよい。

・ 前記実施形態では、異常判定処理においてマイコン17は、各受信アンテナ13a~13dの全てを受信可能にしている。しかし、この処理においてマイコン17は、無線信号を受信していると特定した受信アンテナ13a~13dのみを受信可能としてもよい。このようにすれば、無線信号にノイズ等が混在してしまう確率を低くすることができ、マイコン17は、タイヤ情報をより確実に読み取ることができるようになる。

【0034】・ 前記実施形態においてマイコン17は、受信判定処理を行うようになっている。しかし、マイコン17は、受信判定処理を行わず、アンテナ特定処理を繰り返し行い、無線信号を送信しているセンサ装置11a~11dを特定できたときに異常判定処理へと移行するようになっていてもよい。このようにしてもマイコン17は、アンテナ特定処理を繰り返し行うことにより、受信アンテナ13a~13dが無線信号を受信したときには、受信判定とアンテナ特定とを同時に行うことができる。

【0035】・ センサ装置11a~11dの数は4つに限らず、車両2のタイヤ3a~3dの数に応じて増減させてもよい。また、センサ装置11a~11dは、車両2の全てのタイヤ3a~3dに設けられていなくてもよい。すなわち、センサ装置11a~11dは、タイヤ3a~3dのうちの少なくとも2つに設けられていればよい。なお、受信アンテナ13a~13dも、センサ装置11a~11dの数に応じて増減してもよい。

【0036】・ 前記実施形態においてマイコン17は、タイヤ3a~3dに異常が生じているときのみ表示器15を作動させるようになっている。しかし、マイコン17は、タイヤ3a~3dに異常が生じていない場合にも表示器15を作動させてその旨を搭乗者に報知するようになっていてもよい。

【0037】・ 前記実施形態では、報知手段として表示器15を用いている。しかし、報知手段は、スピーカによって構成され、タイヤ3a~3dの異常状態を音声によって報知するようになっていてもよい。

【0038】次に、特許請求の範囲に記載された技術的思想のほかに、前述した実施形態によって把握される技術的思想を以下に列挙する。

(1) 請求項2に記載の車両用タイヤ空気圧監視装置において、前記判定手段は、前記センサ装置の判定時に複数のセンサ装置から無線信号が送信されていると判定した際には、それら無線信号に基づくタイヤの異常判定を行わずに、再び前記各受信アンテナの全てを受信可能な状態にして前記無線信号の待ち受けを行うこと。この技術的思想(1)に記載の発明によれば、曖昧な異常判定結果を搭乗者に報知してしまうのを防止することができる。

【0039】(2) 車両の複数のタイヤにそれぞれ個別に設けられた複数のセンサ装置と、それらセンサ装置から送信される無線信号を受信し、その無線信号に基づいて各センサ装置と対応するタイヤの少なくとも空気圧を監視するモニタ装置とを備えた車両用タイヤ空気圧監視装置の空気圧監視方法において、前記モニタ装置は、前記各センサ装置の近辺にそれぞれ設けられた受信アンテナの受信可否を切り換えて各受信アンテナの受信強度をモニタし、該受信強度に基づいて前記無線信号を送信しているセンサ装置を判定するとともに、受信した無線信号に含まれる前記タイヤ情報に基づいて該センサ装置と対応するタイヤの異常判定を行い、少なくともタイヤが異常を生じていると判定したときに、その旨を搭乗者に報知すること。

【0040】

【発明の効果】以上詳述したように、請求項1~3に記載の発明によれば、タイヤの異常状態及び異常箇所を搭乗者に容易且つ確実に認識させることができる。

【0041】請求項2に記載の発明によれば、タイヤに異常が生じた際には、その旨を即座に搭乗者に報知する

ことができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明の一実施形態の車両用タイヤ空気圧監視装置が配設された車両の概略平面図。

【図2】 同実施形態のモニタ装置の概略構成を示すブロック図。

【図3】 同実施形態の各センサ装置から送信される無線信号の送信タイミングを示すタイムチャート。

【図4】 同実施形態のモニタ装置の監視態様を示すタイ

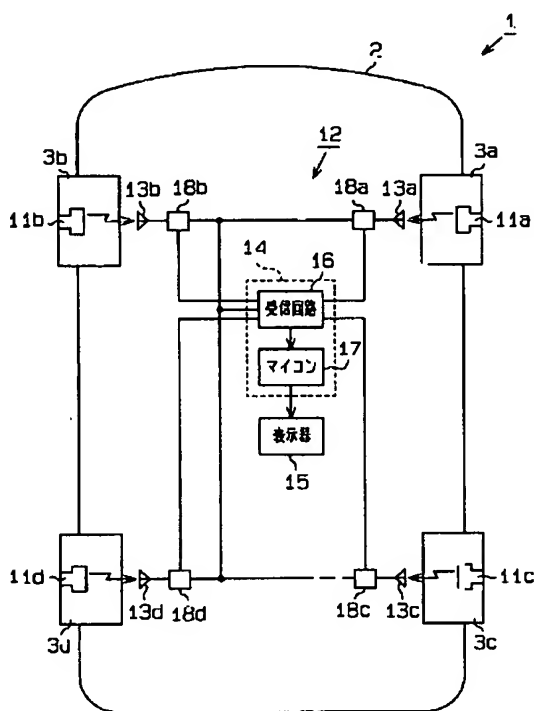
ムチャート。

【図5】 従来の車両用タイヤ空気圧監視装置が配設された車両の概略平面図。

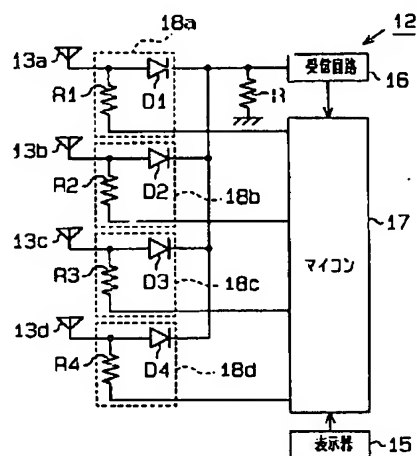
【符号の説明】

1…車両用タイヤ空気圧監視装置、2…車両、3a～3d…タイヤ、11a～11d…センサ装置、12…モニタ装置、13a～13d…受信アンテナ、15…報知手段としての表示器、17…判定手段としてのマイクロコンピュータ（マイコン）、18a～18d…検波部。

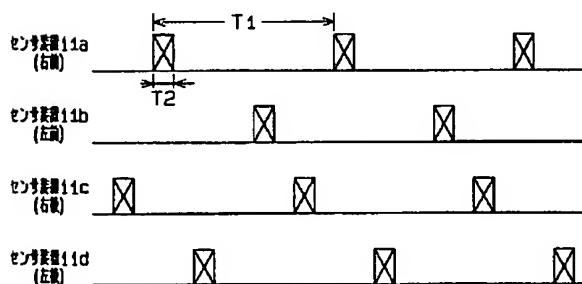
【図1】



【図2】

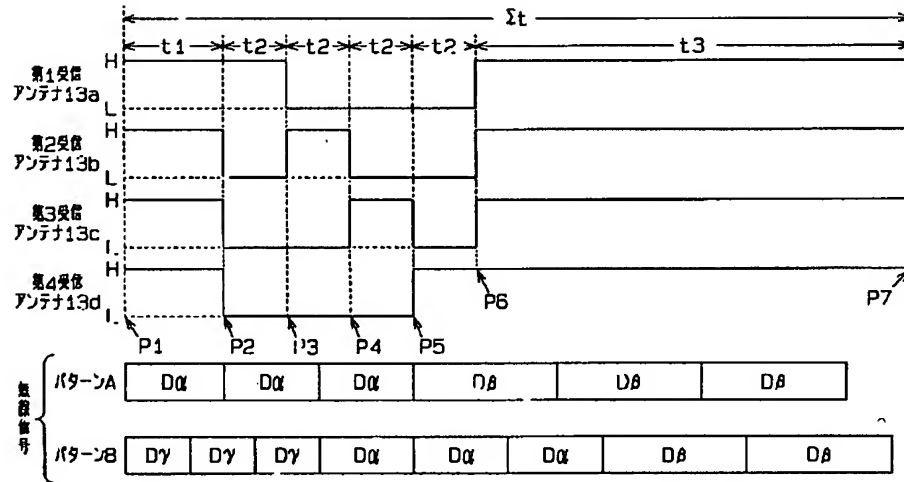


【図3】





【図4】



【図5】

